

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Communauté de Communes du Canton de Beuzeville (Eure)



L'ESTUAIRE, PORTE OUVERTE SUR L'AXE SEINE ET LE GRAND PARIS

La Communauté de communes de Beuzeville regroupe 16 communes ; sa population, en forte augmentation, est de 11000 habitants. D'une superficie de 14500 hectares, elle occupe au sein de l'Estuaire une position stratégique au centre du triangle Caen, Rouen, Le Havre. Riche de ses paysages et de sa biodiversité, son territoire offre un cadre de vie attractif. Elle bénéficie d'un fort potentiel de développement tant résidentiel qu'économique du fait de l'existence du nœud routier de l'échangeur de Beuzeville reliant aisément le territoire aux principaux centres économiques normands. L'insuffisance de modes de transport alternatifs au tout-routier conduit naturellement les élus de la Communauté à vivement s'intéresser aux perspectives offertes par le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie.

COORDONNÉES

Communauté de Communes
du Canton de Beuzeville
Avenue du 46^e Royal Marine Commando
BP13 Beuzeville
27506 Pont-Audemer CEDEX
Tél. : 02 32 56 62 56
Fax : 02 32 56 60 83
Contact : Jean-Marc LEPREVOST
Mail : jean-marc.leprevost@wanadoo.fr
nathalie.lerouxchevalier@wanadoo.fr

Au cœur de l'Estuaire, Beuzeville

Le Grand Paris, avec son prolongement naturel qu'est l'Axe Seine ouverture maritime indispensable pour que Paris conserve son statut de ville-monde, a logiquement amené les élus de la Communauté de Beuzeville à se mobiliser pour participer à la réflexion sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) et à suivre attentivement l'évolution du Débat Public organisé par la commission particulière du débat public LNPN.

Ce projet de très grande envergure est de nature à influencer considérablement le développement des deux Normandies, Haute et Basse. Il conduit inévitablement à repenser en profondeur l'aménagement de notre territoire pour construire les conditions d'une mobilité durable reliant villes moyennes et grandes villes normandes entre elles et à la région capitale, au réseau grande vitesse européen et par là-même au monde entier avec Roissy Charles de Gaulle.

Il ne s'agit pas seulement d'améliorer et de faciliter le déplacement des personnes mais aussi et peut-être surtout de libérer de nombreux sillons sur les lignes classiques permettant ainsi la massification du fret ferroviaire. Les grands ports maritimes de Rouen et du Havre alliés au grand port fluvial de Gennevilliers irrigueraient plus efficacement et plus profondément leur hinterland en combinant modes fluviaux et ferroviaires réduisant ainsi la part du routier. Ils seraient véritablement en mesure d'exploiter leurs atouts et d'entrer réellement en concurrence avec les grands ports du Range Nord Européen.

Rarement une opération d'intérêt national comme celle-ci serait susceptible d'avoir une telle portée en termes d'aménagement du territoire. Elle doit être accompagnée d'un projet de territoire ambitieux et innovant conçu pour assurer le développement durable, au sens le plus large, de toute une région.

Au cœur de l'Estuaire, les élus de la Communauté de Beuzeville se considèrent profondément impliqués par l'élaboration de ce projet et entendent y être pleinement associés.



Entre ruralité et métropolisation, Beuzeville

La concentration croissante de l'activité économique, et donc de l'emploi en milieu urbain, s'accompagne d'un mouvement de desserrement des populations des pôles urbains au profit des territoires « ruraux », mouvement qui correspond principalement au désir d'habiter une « campagne rêvée » considérée comme lieu de liberté, de vie saine et d'épanouissement. C'est précisément le cas du territoire de la Communauté de Beuzeville situé rive gauche à proximité du Havre auquel elle est reliée par les ponts de Tancarville et de Normandie, le centre du Havre se trouvant ainsi à moins de 30' de Beuzeville.

La Communauté connaît une **forte croissance démographique**, plus de 25% en moins de 20 ans, croissance qui selon toute vraisemblance se poursuivra du fait du développement de la région estuarienne induit par la LNPN.

Seulement 40% des actifs résidant sur le territoire y ont leur emploi. La majorité des autres vont travailler soit dans le Pays d'Auge, soit dans le secteur du Havre. L'absence de transports collectifs adaptés entraîne nécessairement l'utilisation quasi exclusive de la voiture qu'il s'agisse des déplacements contraints ou choisis.

Dans le domaine économique l'agriculture conserve une large place : grande culture, polyculture, élevage. Une agriculture de proximité pourrait avantageusement se développer pour satisfaire une demande croissante en milieu urbain.

Deauville, Honfleur, Le Havre (ville inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO), pôles touristiques de renommée mondiale contribuent au développement touristique de la Communauté qui propose un patrimoine naturel et culturel de grande qualité.

Un tissu dense d'entreprises artisanales et de PME a permis le renforcement d'une économie résidentielle très active grâce au développement de la construction et de la restauration de l'habitat ancien.

Pour la Communauté, diversification et innovation constituent un enjeu majeur de mise en valeur de son potentiel. Un développement sensible de l'activité économique semble vraisemblable grâce à une dynamique territoriale alliant économie résidentielle, production et services à condition que le territoire puisse bénéficier du **très haut débit** et soit bien intégré à l'**espace métropolitain de l'Estuaire**.

Vers un pôle métropolitain de l'Estuaire

La constitution de ce pôle implique que soient considérablement améliorées les conditions de déplacement des personnes et du transport des marchandises pour parvenir à un maillage fin du territoire dans une perspective de mobilité durable. Avant d'examiner les différents scénarios proposés pour la LNPN par le maître d'ouvrage il convient de rappeler la situation actuelle.

La situation actuelle

Tout le monde reconnaît aujourd'hui que l'état de choses est très insatisfaisant. Tant pour le déplacement des personnes que pour le transport des marchandises. Utiliser le ferroviaire pour ses déplacements choisis -santé, services, achats, loisirs- relève du tour de force et impose presque inévitablement le « tout-voiture ».

Pour ce qui est des flux pendulaires, relations domicile-travail, le train est utilisé pour les déplacements infra-régionaux quand une desserte s'avère possible ou pour se rendre à Paris. Malgré des progrès sensibles dus aux efforts des Régions, le mécontentement des usagers va croissant : horaires malaisés, correspondances délicates, retards de plus en plus fréquents, matériel vétuste et inconfortable, saturation, etc.

Le dossier du maître d'ouvrage traite successivement le volet Ile de France et le volet normand qui comporte 3 scénarios plus un scénario complémentaire.

L'Ile-de-France

Il y a accord général pour reconnaître qu'il n'y aura de véritable amélioration possible que lorsque le problème du Mantois aura été réglé. C'est entre Mantes et Paris que se situe le point d'engorgement avec les trains de banlieue (à la limite de la saturation) prioritaires sur les trains de grande ligne (en provenance de Normandie) eux-mêmes prioritaires sur les trains de fret qui viennent encore alourdir le trafic. Ceci pour aboutir à la Gare Saint-Lazare sursaturée, en travaux depuis des années et pour quelques années encore, dont les capacités d'accueil ne peuvent, semble-t-il, guère être améliorées. Or Saint-Lazare est une des portes d'entrée majeure d'un quartier d'affaires d'envergure européenne (IX, VIII arrondissements, etc.).

Quand au fret ferroviaire (vers ou en provenance du Havre) il subit le goulot d'étranglement de la gare de Rouen (tunnels de la rive droite) et se heurte à des itinéraires lents et compliqués pour contourner la région parisienne. Il ne représente qu'environ 7 à 8% du trafic issu des grands ports maritimes de Rouen et du Havre contre 85% pour la route.

De multiples projets sont à l'étude pour résoudre cette situation de saturation entre Mantes et Paris :

- le contournement de Mantes ;
- le projet Eole ;
- le prolongement du RER A, etc.
- une nouvelle ligne comportant un arrêt à la Défense, quartier d'affaires majeur, offrant le moment venu la possibilité pour les Normands d'accéder à Roissy Charles de Gaulle et au réseau européen à grande vitesse ;
- vis de Normandie ces chantiers colossaux appellent des choix qui ne nous appartiennent pas, hormis la gare de la Défense pour nous essentielle. Nous ne pouvons qu'exprimer le souhait de les voir aboutir le plus tôt possible pour nous permettre d'accéder à la région Capitale dans les meilleures conditions.

La Normandie

En Normandie, l'architecture du réseau ferroviaire remonte au Second Empire, voire à la Monarchie de Juillet. Malgré des interventions ponctuelles, le réseau, sans doute du fait de la proximité de Paris et de l'essor autoroutier, a été oublié pour ne pas dire



abandonné par la SNCF. Le choix du Grand Paris, avec la volonté affirmée de faire le nécessaire pour que Paris conserve son statut de ville-monde parmi les premières et dispose d'une façade maritime d'envergure européenne voire mondiale, est venu rappeler la faiblesse de nos infrastructures ferroviaires.

RFF, maître d'ouvrage de la ligne Nouvelle Paris Normandie (Paris Rouen Le Havre, Paris Evreux Caen) a donc élaboré plusieurs scénarios actuellement soumis au débat public avec notamment pour objectif Le Havre et Caen à 1h15 de Paris.

Scénario C

Pour ce qui nous concerne, nous écartons résolument le scénario C, l'embranchement vers Le Havre et Caen se situant aux alentours de Pont-Audemer. En terme d'aménagement du territoire, il présente certes deux avantages :

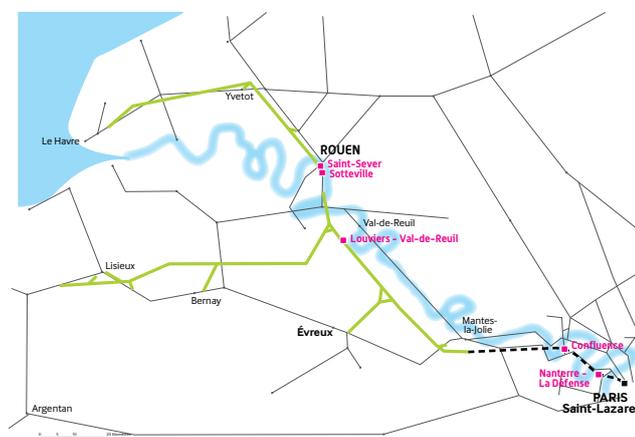
- la possibilité de relier les trois villes normandes Rouen, Caen, Le Havre en 45 minutes environ, favorisant ainsi une structuration forte de la Normandie réunie et l'émergence d'une véritable métropole Normande ;
- un franchissement sub-estuarien mixte (fret et voyageurs) permettant la massification du fret vers le Sud Ouest et le Centre.

En revanche, selon ce scénario extrêmement coûteux, la Ligne Nouvelle devrait traverser des zones à fort enjeu environnemental, sud-ouest de Rouen, Estuaire de la Seine (un tunnel de 17 kilomètres de long) et des zones SEVESO très denses.

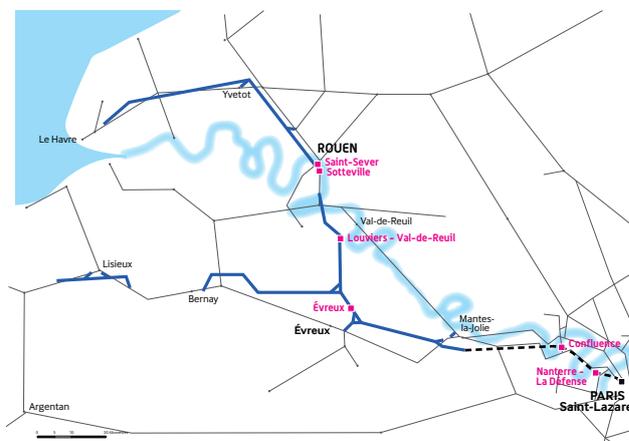
En outre cela signifierait pour nous de multiples désordres et dégâts environnementaux sans apporter aucune contrepartie puisqu'une gare dans notre secteur ne peut être envisagée pour des raisons techniques.

Scénarios A et B

Les scénarios A et B, embranchement à proximité de Louviers ou embranchement à proximité d'Evreux paraissent assez proches. Cependant nous avons une préférence, partagée par les acteurs institutionnels et socio-économiques, pour le scénario B permettant de relier Rouen à Evreux en 30 minutes ce qui, pour de multiples raisons est d'une grande importance pour le bon fonctionnement de la Région Haute-Normandie.



Scénario A

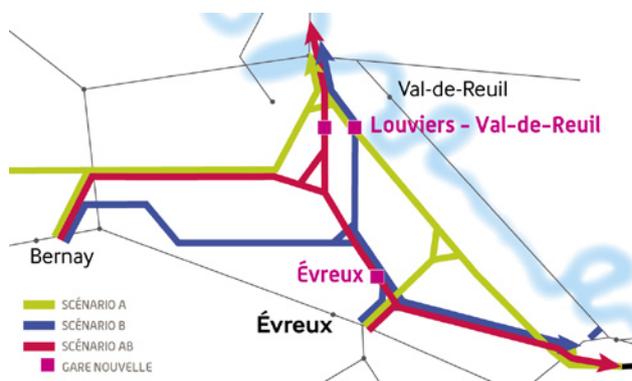


Scénario B

Scénario AB

Au fil des réunions publiques, une nouvelle hypothèse s'est fait jour que le maître d'ouvrage a étudiée pour enrichir le débat : le scénario AB.

Dans ce schéma l'embranchement se situerait entre Evreux et Louviers permettant de relier les capitales régionales Rouen et Caen en 50 minutes, progrès considérable. Les impacts environnementaux seraient moindres. Enfin le coût serait moins élevé que les scénarios A et B.



Pour une mobilité durable

Comme il a été signalé supra, autant la Communauté de Beuzeville bénéficie d'une grande accessibilité autoroutière et routière, autant les transports en commun sont peu nombreux et peu adaptés aux besoins. Or l'un de nos problèmes dans la perspective du Grand Estuaire, du Grand Paris et de l'axe Seine sera d'être dans une perspective de mobilité durable aussi bien connectés que possible avec les réseaux qui se mettront progressivement en place.

De par son ampleur, le projet de LNPN demandera un certain temps pour aboutir compte-tenu de la multitude et de l'importance des chantiers à mener de front : Mantois, St Sever, nouvelles gares, nouvelles lignes, etc.. Il serait judicieux de mettre ces délais à profit pour nous préparer à recevoir le mieux possible la Ligne Nouvelle quand elle sera achevée pour aussitôt tirer parti de ses virtualités.



Dans cette optique, il nous semblerait utile que soit étudiée la remise en état de la ligne ferroviaire Honfleur – Beuzeville – Pont-Audemer – Glos. Le trafic voyageurs a été supprimé depuis longtemps mais la ligne sert encore pour le fret.

Si l'on prend en compte l'expansion démographique soutenue que nous connaissons, la conviction qu'elle se poursuivra avec intensité du fait du développement attendu du Grand estuaire, la nécessité de restaurer cette ligne pour la rouvrir au trafic voyageurs s'impose à l'évidence.

Elle s'impose d'autant plus que si l'on examine les cartes « schématiques » du scénario B et du scénario AB la ligne nouvelle rejoindrait la ligne classique un peu en amont de Bernay ce qui permettrait d'espérer des correspondances avec certains trajets à grande vitesse vers Rouen, Paris ou vers Caen.

En ce qui concerne le fret notre territoire est traversé chaque jour par plusieurs milliers de poids lourds, trafic engendrant de multiples nuisances sans apporter aucun agrément. La modernisation de la ligne Serqueux-Gisors qui devrait intervenir dans un futur assez proche améliorera certainement les choses pour le trafic fret vers le Nord de l'Île de France et vers l'Est. Notre ligne Honfleur-Beuzeville-Glos couplée avec une navette maritime Port 2000 – Honfleur pourrait permettre d'acheminer des trains complets vers le sud et contribuer à désengorger notre réseau routier.

Enfin le tourisme est pour nous un enjeu important : une liaison Bernay-Honfleur, parallèle à la liaison Lisieux-Deauville serait de nature - en créant un axe touristique majeur - à faciliter l'accès à notre territoire dont patrimoine, paysage et milieux naturels, font partie intégrante de l'Estuaire.

Résumé du cahier d'acteur

Dans un contexte particulièrement préoccupant et incertain, il importe, plus que jamais, de se projeter hardiment dans le futur pour imaginer un projet suffisamment ambitieux pour mobiliser énergies, moyens, générations dans le long terme, voire le très long terme.

Un projet comme celui du Grand Paris, d'une ampleur inouïe (nationale, européenne, mondiale) est de nature à inspirer l'enthousiasme. Pour atteindre sa véritable dimension, il appelle la constitution de la métropole maritime de l'Estuaire. Renforcer les liens et la solidarité entre Paris, Rouen et Le Havre grâce au développement de l'Axe Seine est une impérieuse nécessité pour que Paris conserve sa place et son statut de ville-monde, parmi les premières, face à l'émergence rapide de métropoles démesurées autour de la planète.

Symbole de cette ambition, la réalisation de la LGV apportera le souffle indispensable pour mener à bien ce grand labeur.

La Communauté de Beuzeville dispose de nombreux atouts pour trouver sa juste place au sein de l'Estuaire :

- une population dynamique ;
- un cadre de vie attractif ;
- une grande diversité de paysages et de milieux naturels ;
- un potentiel de développement certain ;
- un emplacement stratégique.

Les élus de la Communauté demandent que soit étudiée la réhabilitation de la ligne Honfleur/ Beuzeville/ Pont-Audemer/ Glos ce qui leur permettrait de participer plus activement encore à la construction du **pôle métropolitain** de l'Estuaire et de s'y intégrer davantage.

Parmi les scénarios proposés pour la LGV, leur choix se porte sur le **scénario B**.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)